

LES ROUTES

DANS LA GÉNÉRALITÉ DE BOURGES

AU XVIII^e SIÈCLE

PAR
FÉLIX PAGEAULT

SOURCES -- BIBLIOGRAPHIE

INTRODUCTION

1. *Limites du sujet dans l'espace.* — Il est difficile de délimiter la généralité de Bourges. On ne peut savoir quelle notion de la limite se faisaient les contemporains. Les dossiers des Ponts et Chaussées sur des points très particuliers nous donnent quelques indications. Le seul moyen de savoir sur quels territoires elle s'étendait est de chercher quelles paroisses et collectes en faisaient partie. Celles-ci sont groupées par élections. La généralité de Bourges en comprit sept durant tout le XVIII^e siècle (Le Blanc, Bourges, La Charité-sur-Loire, Châteauroux, La Châtre, Issoudun et Saint-Amand). Leur étendue ne semble pas avoir varié sensiblement, sauf celle de l'élection du Blanc qui, entre 1762 et le début de 1767, passa de quatre-vingt-dix-huit à cent dix-huit paroisses. La généralité de Bourges s'étendait sur les régions qui ont formé plus tard les départements du Cher et de l'Indre, une partie de ceux de la Nièvre, de l'Allier, de la Creuse, de la Haute-Vienne, de la Vienne, de l'Indre-et-Loire et du Loir-et-Cher.

2. *Limites du sujet dans le temps.* — L'étude se fera au XVIII^e siècle, époque importante dans l'histoire des voies de communication, car c'est d'elle que date la création du réseau actuel.

PREMIÈRE PARTIE

LE RÉSEAU ROUTIER AU XVIII^e SIÈCLE ET SES TRANSFORMATIONS

CHAPITRE PREMIER

LES ROUTES DE POSTE.

Les routes de poste sont celles sur lesquelles circulaient la poste et les messageries royales.

1. *La route Paris-Toulouse.* — Créée route de poste par un arrêt du Conseil du 29 juin 1620. Au début du XVIII^e siècle, elle passait par Villefranche, Vatan, Levroux, Châteauroux, Argenton, Limoges. En 1740, au cours de travaux, des affaissements eurent lieu sur la montagne d'Argenton le 11 mai et du 8 au 12 décembre, détruisant la plus grande partie de la ville haute.

Dans un mémoire, daté du 10 octobre 1738, l'ingénieur Gendrier avait proposé de faire passer par Orléans et Vierzion la route Paris-Toulouse ; cette solution fut finalement adoptée. En 1750, des travaux furent entrepris entre Vierzion et Orléans.

2. *La route de Lyon par le Bourbonnais.* — Passait par Pouilly et La Charité. En 1749, son tracé fut rectifié aux environs de La Charité.

3. *La route Bourges-La Charité-sur-Loire.* — Au début du siècle, elle passait par Charentonnay, Baugy, Nohant-en-Gôut. En 1765, une route d'un seul alignement fut ouverte.

Les travaux duraient encore en 1783. Le Pont-Neuf de La Charité était en février 1738 dans un péril imminent de ruine ; l'espace entre le fond solide et le dessous des plates-formes avait été vidé par les eaux. On réussit néanmoins à le sauver. Puis la débâcle des glaces du 17 janvier 1789 emporta un des deux ponts de La Charité. Le passage fut rétabli par un bac.

Ces trois routes de poste existèrent durant tout le xviii^e siècle. Une quatrième, celle de Bourges à Vierzou par Mehun, fit son apparition, dans la Liste générale des postes de France, en 1781, mais disparut en 1783. Cette année-là, une cinquième route est mentionnée, celle de Limoges à Tours, suivant jusqu'à Châteauroux la route Paris-Toulouse. Au début de 1787, elle n'était pas encore achevée. Elle devait exister jusqu'en 1789.

CHAPITRE II

LES GRANDES ROUTES.

Les grandes routes sont celles qui, reliant des agglomérations importantes, n'ont ni la poste ni les messageries royales.

1. *Route Paris-Clermont par Gien et Bourges.* — Depuis 1769 et 1770, de nouveaux alignements furent faits aux alentours de Saint-Amand ; entre 1771 et 1783, sur la route Bourges-Gien. Elle n'était pas achevée à la Révolution.

2. *Route Troyes-La Rochelle.* — Passe par Varzy, La Charité, Saint-Florent, Issoudun, Châteauroux, Argenton, Le Blanc et Poitiers. Au début du siècle, le pont de Saint-Florent s'effondra en partie. En 1765, préférence fut donnée au passage de la route Bourges-Charost par Villeneuve ; mais, en 1787, celui par Saint-Florent fut approuvé. Le pont n'était pas reconstruit au moment de la Révolution.

Le pont du Blanc, sur la Creuse, étant tombé de vétusté à

la fin du xvii^e siècle, fut remplacé par un bac qui exista jusqu'à la fin de l'année 1776 au moins.

Entre Bourges et Saint-Savin, de nouveaux alignements furent faits de 1770 à 1789 ; de Varzy à La Charité, en 1781 et les années suivantes.

3. *Route de Tours à Clermont.* — Passe par Châtillon-sur-Indre, Châteauroux, La Châtre, Culan et Montluçon. De Tours à Châteauroux, elle suivait la route de poste Limoges-Tours. De nouveaux alignements furent tracés de 1771 à 1789.

4. *Route Bourges-Tulle.* — Passe par Levet, Châteauneuf, Lignières, La Châtre et Guéret. Son tracé fut modifié entre 1781 et 1789. En 1787, il fut décidé qu'elle passerait par Thévet.

CHAPITRE III

LES PETITES ROUTES ET LES CHEMINS.

1. *Route Le Blanc-Blois.* — Par Châtillon-sur-Indre, Saint-Aignan et Contres. Modifiée depuis 1774 ; en 1778, on y travaillait encore, mais elle était déjà bien avancée.

2. *Route Châteauroux-Blois.* — Par Levroux, Valençay, Selles-sur-Cher et Contres. En 1771, elle était impraticable. Son itinéraire fut modifié de 1774 à 1789 de Contres à Selles, puis de Levroux à Valençay.

3. *Route du Blanc au Port de Mornay.* — Par Saint-Gaultier, Argenton, La Châtre, Châteaumeillant, Culan, Saint-Amand, Charenton, Sancoins. Du Blanc à Argenton, son tracé était celui de la route Troyes-La Rochelle. Le pont sur le Cher à Saint-Amand, détruit en 1737, ne fut rétabli qu'à partir de 1755. En 1781, le tronçon Le Blanc-Sancoins était assez avancé. De 1781 à 1784, on travailla de Sancoins au Port de Mornay ; de 1787 à 1789, des travaux furent faits sur le tronçon Saint-Amand-Saint-Christophe-le-Chaudry ; de 1787 à 1789, sur celui Saint-Amand-Charenton.

4. *Route Châteauroux-Le Blanc.* — Fut tracée et modifiée entre 1781 et 1785. Elle devait passer par Neuillay, Méobecq, Migné et Rosnay.

5. *Route de Bourges au Port Saint-Thibault.* — S'embranchant sur celle de La Charité à Bourges. Avant 1778, la partie allant de Saint-Savin à Saint-Thibault fut exécutée. Sur le reste du chemin, des travaux furent entrepris depuis 1786.

6. *Route Bourges-Nevers.* — Par Bengy, Nérondes et La Guerche-sur-Aubois. Peu après 1780, des travaux furent faits sur le tronçon Nérondes-Nevers.

7. *Route Guéret-Poitiers.* — Par La Souterraine, Le Morat, Montmorillon et Poitiers. Rien n'avait été fait, dans la généralité de Bourges, avant la fin de 1785.

8. *Communication de Donzy à Cosne.* — Exécutée à partir de 1782.

9. *Communication de La Chapelle-d'Angillon à Henrichemont.* — Exécutée depuis 1786.

D'autres petites routes furent encore construites.

CHAPITRE IV

LES TRAVERSES.

1. *Traverse de Bourges.* — Depuis le 29 décembre 1789, divers alignements furent donnés dans des rues servant de traverses.

2. *Traverse d'Argenton.* — Des alignements furent donnés dans des rues servant de traverses à la route de Toulouse dans l'hiver 1784-1785, mais, par suite de l'opposition des habitants visés, rien ne put être fait.

3. *Traverse de Fussy.*

4. *Traverse de Saint-Satur.*

5. *Traverse de Charost.*

6. *Traverse d'Aubigny.*

DEUXIÈME PARTIE

LES ADMINISTRATIONS

QUI SE SONT OCCUPÉES DES ROUTES

CHAPITRE PREMIER

L'ADMINISTRATION DES PONTS ET CHAUSSÉES.

Le corps des Ponts et Chaussées fut créé, après plusieurs essais, par un arrêt du 1^{er} février 1716 et modifié par un arrêt du 7 juillet 1750. Entre autres, il comprenait des inspecteurs généraux, des ingénieurs et sous-ingénieurs. Gendrier, Bouchet, Hue, Cadet de Limay eurent dans leur département, d'ailleurs variable, la généralité de Bourges.

Le premier ingénieur du Berry semble avoir été Berthe, remplacé par Marcilly Dieulamant en 1669. Puis, en 1678, Poitevin était chargé des turcies et levées et des travaux des ponts et chaussées des généralités de Tours, Orléans, Moulins, Bourges et Riom. Son département fut partagé par des arrêts des 10 octobre 1682 et 4 mai 1683. Un arrêt du 21 novembre 1713 nomma un ingénieur dans la généralité de Bourges. Desroches, Taschereau des Pictières, Pitrou, Claude Gendrier, Tresaguet, Cadet de Limay, Valframbert, de Montrocher, Le Jolivet et Vorle occupèrent ce poste au XVIII^e siècle.

Dès 1737, il y avait un sous-ingénieur. En 1746, il y en avait au moins deux. En 1748, ils étaient trois, chargés chacun de plusieurs routes. Les départements n'apparurent qu'après : celui de Châteauroux en 1768, celui de La Charité en 1772. En 1773, il y avait quatre sous-ingénieurs. Un de ceux-ci fut supprimé en 1776. En 1781, et jusqu'en 1789, les cinq départements de Bourges, La Charité, La Châtre, Le Blanc et Châteauroux existèrent.

CHAPITRE II

LE RÔLE DES INTENDANTS, DES SUBDÉLÉGUÉS
ET DE L'ADMINISTRATION PROVINCIALE.

Les intendants étaient chargés, entre autres, du soin des travaux publics. Ils faisaient l'ordonnancement des fonds et l'adjudication des travaux. Ils avaient de plus le droit de rendre des ordonnances concernant la corvée et étaient chargés d'organiser les ateliers de charité. Les subdélégués avaient la direction pratique de la corvée et des ateliers de charité.

L'Assemblée provinciale fut créée dans le Berry par arrêt du 12 juillet 1778 et lettres patentes du 9 mai 1779. Le terme « province du Berry » employé dans cet arrêt prêta à confusion. D'autres lettres patentes furent alors données le 30 juillet 1779. Chargée de s'occuper de travaux publics, cette Assemblée se vit confier par le roi une partie des attributions de l'intendant. Entre les deux, un conflit ne tarda pas à éclater. Un règlement du 23 août 1783 et une décision du 24 mars 1784 rendirent à l'intendant l'essentiel de ses pouvoirs en matière de ponts et chaussées.

TROISIÈME PARTIE

LES MOYENS EMPLOYÉS
POUR LA CONSTRUCTION DES ROUTES

CHAPITRE PREMIER

LA CORVÉE ROYALE.

La corvée consistait en plusieurs jours de travail gratuit par an sur les grandes routes, à la charge des communautés voisines de celles-ci. En juin 1737, elle existait en Berry. Jusqu'à la création de l'Assemblée provinciale, elle dut être

très dure à cause du petit nombre de routes, de la population peu nombreuse et de la grande misère du pays. Aucun essai sérieux n'avait été tenté jusqu'alors pour la convertir en une taxe pécuniaire. Dès que l'Assemblée provinciale fut organisée, elle étudia cette importante question. Ses travaux furent longs. Ce n'est que le 13 avril 1781 qu'un arrêt du Conseil sanctionna ses décisions et transforma la corvée en une taxe pécuniaire. Son régime ne devait pas varier jusqu'en 1789.

CHAPITRE II

LES ATELIERS DE CHARITÉ.

Le but de cette institution était de secourir les malheureux en échange d'un travail effectué, en général sur des routes. Dès 1771, ils existèrent couramment dans le Berry. Pendant le temps de la corvée, ils étaient suspendus. Quoiqu'ils fussent ordinairement établis sur des routes secondaires, leur œuvre n'en fut pas moins considérable.

QUATRIÈME PARTIE

LA CIRCULATION

CHAPITRE PREMIER

LES TRAITES.

La généralité de Bourges faisait partie de l'étendue des cinq grosses fermes, zone qui varia au XVIII^e siècle, mais ces variations ne concernèrent pas le Berry. Par le tarif de 1667, es paroisses du Berry et Bourbonnais enclavées dans celles d'Auvergne et de la Marche furent exemptées des droits d'entrée et de sortie sur les bestiaux et des droits de sortie sur les vins. Un arrêt du 16 février 1686 étendit cette exemption à

tous les habitants de l'élection du Blanc. Pour la perception des droits, il y avait en 1701 des bureaux principaux à Châteauroux, Argenton et La Châtre et quelques bureaux de conserve.

CHAPITRE II

LES DROITS DE PÉAGE ET LES BACS.

Ces droits étaient perçus essentiellement sur ce qui passait. Il y en eut cent un dans la généralité de Bourges au ^{xviii}^e siècle. On chercha alors à débarrasser le commerce de ces entraves. En 1789, sur cent un péages existant, soixantedix avaient été supprimés ; quelques très rares créations sont à mentionner, il est vrai. Les bacs étaient presque aussi nombreux que les péages. Ils pouvaient être de deux sortes, les uns étant définitifs sur de petites routes, les autres sur les routes principales remplaçant un pont à un endroit donné en attendant son rétablissement. Au ^{xviii}^e siècle, dans le maintien de ces droits, on tint beaucoup compte de l'état du bac et de son utilité.

CHAPITRE III

LES OCTROIS.

Leur nom, comme celui des péages d'ailleurs, pouvait varier (en particulier, ils pouvaient prendre celui de barrage). Perçus pour les dépenses communes, ils étaient établis dans la plupart des agglomérations de la généralité.

CHAPITRE IV

LES FOIRES, ASSEMBLÉES ET MARCHÉS.

Ils étaient assez nombreux dans la généralité, mais d'importance secondaire. Les foires étaient en général des foires agricoles, de bestiaux plus particulièrement.

CHAPITRE V

LA POSTE, LES MESSAGERIES, LE ROULAGE.

1. *La poste.* — La ferme des postes était chargée, en particulier, du transport des dépêches de la cour et des lettres du public. Au cours du XVIII^e siècle, il y eut cinq routes de poste dans la généralité de Bourges, et, sur ces routes, des relais furent installés. Ceux-ci varièrent de temps en temps avec les changements d'itinéraire.

2. *Les messageries.* — Elles transportaient les voyageurs, les paquets au-dessous de 50 livres, l'or et l'argent. Passaient sur les routes de la généralité les diligences de Toulouse, de Limoges, de Lyon par le Bourbonnais, de Clermont, de Moulins. Une voiture reliait Bourges à Orléans, en correspondance avec une diligence. Il y avait, en outre, les petites messageries. En 1775, elles étaient au nombre de treize, dont les principales étaient celles de Bourges à Gien, de Bourges à Nevers, de Bourges à Tours.

3. *Le roulage.* — Le roulage était chargé du transport des marchandises lourdes. Il fut libre jusqu'en 1775 et le devint de nouveau en 1784.

CHAPITRE VI

LE COMMERCE.

Le commerce fut toujours très peu actif. Le commerce principal était celui des bestiaux. De plus, les bœufs du Sud-Ouest passaient sur les routes de la généralité, se dirigeant vers Paris. Les moutons y furent toujours très nombreux. Leur laine était utilisée dans les manufactures de la généralité (Bourges, Châteauroux, Issoudun) ou était vendue dans les provinces voisines. Le chanvre, comme la laine, était exporté en Orléanais, Bourbonnais, Lyonnais et Champagne. Dans le Sancerrois existait un petit commerce de vin.

Enfin, les fers des forges de la généralité étaient dirigés vers Paris ou les ports de la Loire, étant destinés à la marine de Brest ou de Rochefort.

CONCLUSION

A la Révolution, les transformations du réseau n'étaient pas achevées. C'était la Restauration qui devait en profiter. Les voyageurs, à la fin du XVIII^e siècle, vantaient les routes de France. Toutefois, les principales voies de communication étaient les voies d'eau.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

CARTES ET PLANS

